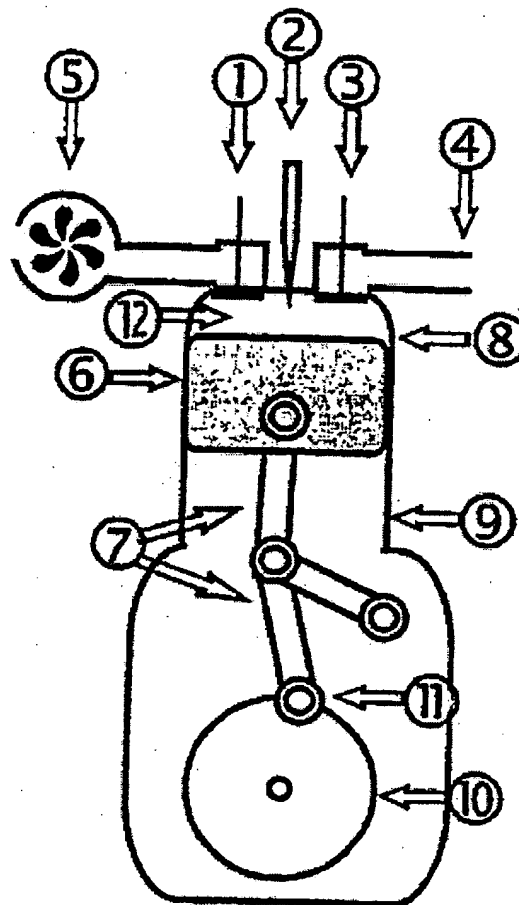


**Valve controlled two-stroke diesel motor with articulated connecting rod**

**Patent number:** DE19515325  
**Publication date:** 1996-10-24  
**Inventor:** HILL JUERGEN PETER (DE)  
**Applicant:** HILL JUERGEN PETER (DE); SCHOENMETZLER  
FRANZ DR (DE)  
**Classification:**  
- **international:** F02B25/00; F02B75/32  
- **europaean:** F02B25/14B  
**Application number:** DE19951015325 19950418  
**Priority number(s):** DE19951015325 19950418

[Report a data error here](#)**Abstract of DE19515325**

The valve controlled two stroke motor has no input or outlet slits and the hitherto unused dwell time under dead centre (9) is used for an effective syphoning process. Additional rotation of a crank shaft to pump combustion air and for the production of combustion gases is saved. During the system operable time of the pistons (6), under dead centre, fresh air may be poured into the combustion chamber (12) above the outlet valve (1). Hence the combusted remanents may be pressed through an outlet channel (4) via the outlet valve (3). After the closing of the inlet and outlet valves with the movement of the pistons to the upper dead centre (8), compression of inserted air may begin.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



19 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

12 Offenlegungsschrift  
10 DE 195 15 325 A 1

51 Int. Cl.<sup>8</sup>:  
F 02 B 25/00  
F 02 B 75/32

21 Aktenzeichen: 195 15 325.1  
22 Anmeldetag: 18. 4. 95  
43 Offenlegungstag: 24. 10. 96

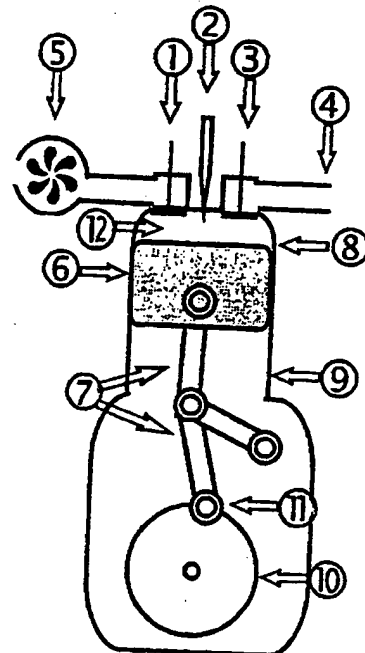
DE 195 15 325 A 1

71 Anmelder:  
Hill, Jürgen Peter, 18209 Bad Doberan, DE;  
Schönmetzler, Franz, Dr., 84347 Pfarrkirchen, DE  
74 Vertreter:  
Rother, B., Dipl.-Ing. Pat.-Ing. Dr.-Ing., Pat.-Anw.,  
18107 Rostock

72 Erfinder:  
Hill, Jürgen Peter, 18209 Bad Doberan, DE

54 Ventilgesteuerter Zweitaktdieselmotor mit Knickpleuel

57 Die Erfindung bezieht sich auf einen ventilgesteuerten Zweitaktdieselmotor mit Knickpleuel mit mindestens einem Arbeitszylinder, in dem ein zwischen einem unteren und einem oberen Wendepunkt hin- und herbewegender Arbeitskolben aufgenommen ist, der mit einer Knickpleuelkonstruktion nach DE-PS 3030615 C2 mit der Kurbelwelle und einem Anlenkhebel zur Führung verbunden ist. Die Erfindung besteht darin, daß die bisher ungenutzte Verweilzeit auf dem unteren Totpunkt (UT) für einen wirkungsvollen Spülvorgang genutzt werden kann und somit eine zusätzliche Umdrehung der Kurbelwelle für das Ansaugen der Verbrennungsluft und das Ausstoßen der Verbrennungsgase eingespart wird. Dadurch ist es erstmals möglich, den Vorteil der hohen Leistungsdichte des Zweitaktverfahrens ohne dessen systembedingte Nachteile zu realisieren. Die nebenstehende Figur zeigt die Erfindung im Ruhestand, ca. 5 nach dem oberen Totpunkt (OT).



DE 195 15 325 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 08. 96 602 043/333

## Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Brennkraftmaschine mit mindestens einem Arbeitszylinder, in dem sich ein zwischen einem unteren und einem oberen Wendepunkt hin- und herbewegender Arbeitskolben aufgenommen ist, der mit einer Knickpleuelkonstruktion, nach Mederer, mit der Kurbelwelle und einem Anlenkhebel zur Führung verbunden ist.

Die Neuerung der Erfindung ist, daß die bisher ungenutzte Verweilzeit auf UT (9) für einen wirkungsvollen Spülvorgang genutzt werden kann und somit eine zusätzliche Umdrehung der Kurbelwelle für das Ansaugen der Verbrennungsluft und das Ausstoßen der Verbrennungsgase eingespart wird. Dadurch ist es erstmals möglich, den Vorteil der hohen Leistungsdichte des Zweitaktverfahrens ohne dessen systembedingte Nachteile zu realisieren.

Fig. 1

Während die mechanische Spülpumpe (5) während der systembedingten annähernden Verweildauer des Kolbens auf UT (9) den Hubraum über das Einlaßventil (1) mit Frischluft spült und somit die Verbrennungsrückstände des vorherigen Arbeitstaktes über das Auslaßventil (3) in den Auslaßkanal (4) drückt, durchläuft die Kurbelwelle mit dem Pleuellager den unteren Totpunkt der Kurbelzapfenbahn (10) mit konstanter Geschwindigkeit.

Fig. 2

Nachdem die Verbrennungsrückstände ausgespült wurden, schließen das Einlaßventil (1) und das Auslaßventil (3). Mit der Bewegung des Kolbens (6) zum OT (8) beginnt die Verdichtung der eingebrachten Luft.

Fig. 3

Kurz vor Erreichen des OT (8) (ca. 8° – 5° Kurbelwinkel) wird über die Einspritzdüse (2) Kraftstoff in den durch die stark komprimierte Luft erhitzten Brennraum (12) eingespritzt.

Fig. 4

Während der Kolben den oberen Totpunkt (8) sehr langsam durchläuft (systembedingt durch Mederer Knickpleuelverfahren), erfolgt ein verkürzter Zündverzug. Die Kurbelwelle durchläuft den Kurbelzapfenbahn-OT mit konstanter Geschwindigkeit und so wirkt zum Zeitpunkt des maximalen Drucks der Verbrennungsgase auf den Kolben (6) ein ausreichend großer Hebel des Pleuels (7) an der Kurbelwelle, so daß schon nach einer halben Kurbelwellenumdrehung wieder ein Arbeitstakt ausgeführt werden kann.

## Bezugszeichenliste

- 1 Einlaßventil
- 2 Einspritzdüse
- 3 Auslaßventil
- 4 Auslaßkanal
- 5 Spülpumpe
- 6 Kolben
- 7 Knickpleuelkonstruktion
- 8 Oberer Totpunkt (OT)

- 9 Unterer Totpunkt (UT)
- 10 Kurbelzapfenbahn
- 11 Pleuellager
- 12 Brennraum

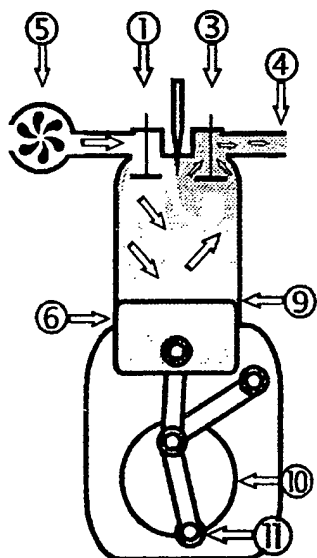
## Patentansprüche

1. Ventilgesteuerter Zweitakt Dieselmotor mit Knickpleuel und mit mindestens einem Arbeitszylinder, in dem zwischen einem unteren und einem oberen Wendepunkt ein hin- und herbewegender Arbeitskolben angeordnet ist, der mit einer Knickpleuelkonstruktion mit der Kurbelwelle und einem Anlenkhebel zur Führung verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Arbeitszylinder keine Ein- und Auslaßschlitze besitzt und die bisher ungenutzte Verweilzeit auf UT (9) für einen wirkungsvollen Spülvorgang genutzt und eine zusätzliche Umdrehung der Kurbelwelle für das Ansaugen der Verbrennungsluft und das Ausstoßen der Verbrennungsgase eingespart wird.
2. Ventilgesteuerter Zweitakt Dieselmotor nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß während der systembedingten Verweildauer des Kolbens (6) auf UT (9) der Brennraum (12) über das Einlaßventil (1) mit Frischluft gespült wird und somit die Verbrennungsrückstände des vorherigen Arbeitstaktes über das Auslaßventil (3) in den Auslaßkanal (4) gedrückt werden.
3. Ventilgesteuerter Zweitakt Dieselmotor nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß nach dem Schließen des Einlaßventils (1) und des Auslaßventils (3) mit der Bewegung des Kolbens (6) zum OT (8) die Verdichtung der eingebrachten Luft beginnt.
4. Ventilgesteuerter Zweitakt Dieselmotor nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß kurz vor dem Erreichen des OT (8) die Einspritzdüse (2) den Kraftstoff in den durch komprimierte Luft erhitzten Brennraum (12) einspritzt.
5. Ventilgesteuerter Zweitakt Dieselmotor nach Anspruch 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß während der Überschreitung des Wendepunktes OT (8) systembedingt der Zündverzug erfolgt und daß die Kurbelwelle den Kurbelzapfenbahn-OT mit konstanter Geschwindigkeit durchläuft, so daß zum Zeitpunkt des maximalen Drucks der Verbrennungsgase auf den Kolben (6) ein ausreichend großer Hebel der Knickhebelkonstruktion (7) an der Kurbelwelle wirkt und daß schon nach einer halben Kurbelwellenumdrehung wieder ein Arbeitstakt ausgeführt wird.

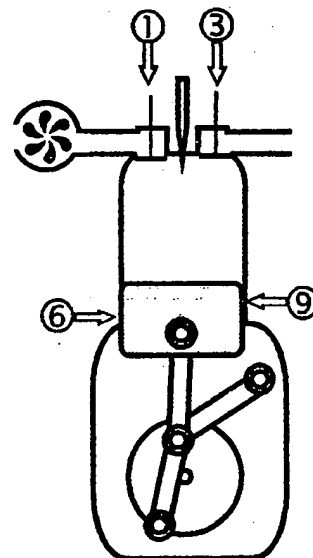
Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

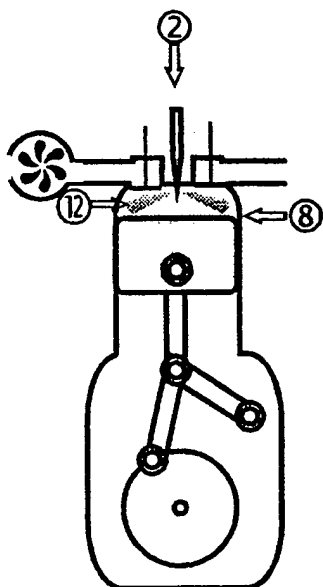
Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4

